IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 264)
z dnia 11 kwietnia 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 264)

11 kwietnia 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, i **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3049).

W posiedzeniu udział wzięli: **Janusz Cieszyński** minister cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Renata Rychter** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Robert Typa** radca ministra w Radzie Polityki Penitencjarnej Ministerstwa Sprawiedliwości, **Aleksandra Kobylska** zastępca dyrektora Biura do spraw Transportu Międzynarodowego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Jarosław Florkiewicz** doradca ekonomiczny Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Andrzej Maciążek** wiceprezes Polskiej Izby Ubezpieczeń, **Tomasz Olszówka** radca prawny w Wydziale Prawno-Legislacyjnym Biura Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, **Magdalena Mazur** ekspert Konfederacji Lewiatan wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Stasiów** prezes Samorządnego Związku Zawodowego Taksówkarzy RP wraz ze współpracownikami, **Marcin Barankiewicz** prezes zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, **Adam Małyszko** prezes zarządu Stowarzyszenia Recyklingu Samochodów FORS, **Arkadiusz Pawlicki** prezes zarządu Stowarzyszenia Zawodowego Poznańskich Taksówkarzy, **Artur Oporski** wiceprezes zarządu Stowarzyszenia Automobilklub „Warszawski”, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich, **Adrian Pokrywczyński** ekspert Związku Powiatów Polskich, **Dariusz Chojnowski** przewodniczący Związku Zawodowego Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz” wraz ze współpracownikami, **Paweł Saturski** p.o. przewodniczący NSZZ Solidarność Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawy, **Dariusz Góralczyk** przedstawiciel Krajowej Izby Gospodarczej Taksówkarzy wraz ze współpracownikami oraz **Marcin Szponder** doradca Grayling Polska Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Serdecznie witam pana ministra oraz zaproszonych gości.

Przedmiotem posiedzenia jest pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3049). Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Informuję, że w dniu 2 marca 2023 r. marszałek Sejmu skierowała rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania. Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy.

Proszę pana ministra o uzasadnienie projektu ustawy. Panie ministrze, proszę o przedstawienie informacji na temat tej ustawy i od razu, jeśli są poprawki, o wyjaśnienie, na czym będą polegały.

Minister cyfryzacji Janusz Cieszyński:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeśli chodzi o ustawę o ruchu drogowym, składa się ona z dwóch zasadniczych części. Szanowni państwo, pierwsza część dotyczy ograniczenia obowiązków, które ciążą na obywatelach, przedsiębiorcach i samorządach w zakresie opłaty ewidencyjnej. Jest to niewielka opłata, wynosi ona 0,5 zł, 1 zł, natomiast tych wpłat jest bardzo dużo. One sprawiają, że koszty są zarówno po stronie obsługi, po stronie stacji kontroli pojazdów, jak i po stronie samorządów. Te opłaty stanowią raptem kilkanaście procent wpływów do funduszu CEPiK. W naszej ocenie, biorąc pod uwagę koszt poboru, który jest rozłożony na inne instytucje, nie należy kontynuować tego procesu, ponieważ jest to po prostu nieefektywne finansowo. Szanowni państwo, to jest pierwszy element tej ustawy. Ten element był w niej od samego początku. Taka była potrzeba.

W toku prac nad ustawą w kontekście informacji, którymi dysponowaliśmy ze strony Komendy Głównej Policji, o przestępstwach, które były dokonywane podczas przewozów z wykorzystaniem tzw. taksówek na aplikacje, doszło do rozszerzenia zakresu tego projektu o zapisy dotyczące poprawy bezpieczeństwa pasażerów, a w szczególności pasażerek taksówek na aplikacje.

Chodzi tutaj o to, aby wprowadzić rozwiązania techniczne, które podniosą bezpieczeństwo pasażerów po pierwsze poprzez lepszą niż do tej pory weryfikację tożsamości. Teoretycznie do tej pory ona funkcjonowała, natomiast w praktyce był szereg zgłaszanych luk w tym zakresie. Po drugie chodzi o to, aby po tym, jak weryfikacja zostanie już wykonana, była ona wykonywana regularnie w oparciu o możliwości technologiczne, którymi te aplikacje dysponują, czyli po prostu poprzez wykorzystanie zdjęcia, które jest przedstawiane w momencie rejestracji.

W naszej ocenie, jeżeli takie zabezpieczenia funkcjonowałyby w momencie, w którym doszło do przestępstw, o których mowa i które zbulwersowały opinię publiczną, nie byłoby możliwości ich wprowadzenia, dlatego że z ustaleń wynika, że osoby, które dopuściły się tych przestępstw, to były osoby posługujące się fałszywą tożsamością, czyli za kierownicą siedziała osoba inna niż ta, na którą aplikacja była zarejestrowana. Nasze zmiany kompleksowo ten problem rozwiązują i sprawiają, że cały ten proces będzie znacznie bezpieczniejszy, a co za tym idzie, nie będzie możliwe tak łatwe popełnienie przestępstw, które mogliśmy zaobserwować w ubiegłym roku.

To są dwie fundamentalne części ustawy. Oczywiście z chęcią odpowiem na wszelkie dodatkowe pytania dotyczące poszczególnych przepisów. To tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy ktoś jest chętny do zabrania głosu? Proszę, pani poseł Gajewska.

Poseł Aleksandra Gajewska (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Bardzo cieszę się, że państwa Komisja pracuje nad tym projektem. Już miałam okazję prezentować państwu informację na temat przestępczości, zwłaszcza na tle seksualnym, która ma miejsce w przejazdach na aplikacje. Tylko przypomnę, że jak w 2016 r. było jedno zgłoszenie, w 2017 r. dwa, w 2018 r. dwa, tak w 2021 r. było już 16 zgłoszeń, a w 2022 r. było aż 35 zgłoszeń. Bardzo niepokojące jest to, że aż blisko 46% spraw, które są zgłaszane, jest umarzanych. Głównym powodem umorzeń jest brak materiałów dowodowych.

Chciałam zwrócić państwa uwagę również na to, że wskaźnik wykrywalności sprawców jest dla nas bardzo niski. W wielu aspektach, które były poruszane w trakcie dyskusji, które miały miejsce w tej Komisji, było podkreślane, że ten problem dotyczy przede wszystkim Warszawy, jednak nasze prace z miastami, w których prosiliśmy o kontrole, na które były przekazywane środki celowe do komend, wskazały na to, że nie jest to problem dotyczący wyłącznie Warszawy. Jest to problem dotyczący również Lublina, Łodzi, Katowic, Krakowa, Wrocławia, Szczecina, Gdańska i wielu innych miast.

Kierowcy dopuszczają się rażącego naruszenia prawa. Przede wszystkim dotyczy to braku wymaganych dokumentów, dopuszczania się fałszowania dokumentów. Wynika to przede wszystkim z tego, że dzisiaj weryfikacja dokumentów i tożsamości kierowców

nie jest prowadzona w sposób właściwy. Można to robić online i dopiero doraźne kontrole, które w głównej mierze finansowane są przez samorządy i prowadzone są w weekendy, weryfikują to, że kierowcy nie posiadają tych dokumentów. Samochody, którymi kierują kierowcy, również nie są prawidłowo oznakowane, nie posiadają oznakowań bocznych, nie posiadają tzw. kogutów na dachu.

Kierowcy wmawiają pasażerkom i pasażerom, że te oznakowania nie są wymagane. Właściwie tak nakręca się cała sytuacja, w której jesteśmy, bo osoby, które obserwują nieprawidłowe zachowania wewnątrz samochodu – to też jest odnotowywane przez wiele fundacji – reagują zupełnie inaczej, kiedy widzą przemoc w samochodzie osobowym, inaczej reagują, kiedy widzą nieprawidłowe zachowania przemocowe w samochodzie, który jest oznakowany jako taksówka czy inny przejazd. Dlatego mieliśmy ogromne zastrzeżenia co do tego, że pośrednicy, korporacje typu Bolt, Uber, Free Now nie reagują w sposób uznawany przez nas za adekwatny na to, że te samochody nie są oznakowane, a kierowcy nie mają wymaganych dokumentów.

Wskazywaliśmy ministerstwom właśnie te aspekty. W trakcie prowadzonych przez Policję kontroli to wyłącznie kierowcy ponoszą odpowiedzialność za to, że nie mają dokumentów, a samochody nie mają przeprowadzonych badań technicznych. Korporacje, które za nimi stoją, nie ponoszą odpowiedzialności. Prosiliśmy, żeby również te aspekty zostały wprowadzone do nowelizacji ustawy.

Oczekiwaliśmy obowiązkowej, rzetelnej weryfikacji tożsamości oraz uprawnień dla kierowania pojazdami kierowców świadczących przewóz, kontrolowania przez pośredników i odpowiednie służby prawidłowego oznakowania pojazdów, stworzenia centralnego rejestru kierowców, wprowadzenia jednolitej cyfrowej licencji na przewóz taksówką, większych kar dla przedsiębiorców, którzy nie będą przestrzegać przepisów, większej liczby kontroli kierowców świadczących usługi przewozowe, rozszerzenia katalogu przestępstw, za które może być skazany kierowca taksówki, oraz obowiązku uzyskania identyfikatora kierowcy taksówki jako dokumentu dopuszczającego daną osobę do świadczenia usług przewozowych. Tylko część proponowanych przez nas zmian znalazła się w ustawie.

Chciałabym również zwrócić państwa uwagę na aspekt dotyczący vacatio legis, które znalazło się w ustawie. Jeżeli chodzi chociażby o weryfikację dokumentów, jest to sześć miesięcy. Jeżeli chodzi o kwestię dokumentów kierowców i sprawdzania ich tożsamości przed datą wejścia w życie tego dokumentu, będzie to aż 9 miesięcy.

Chciałabym prosić przedstawicieli rządu o to, by jeszcze raz przyjrzeli się kwestii dotyczącej vacatio legis. Czy naprawdę uznają państwo, że aż tyle czasu w każdym z tych aspektów będzie potrzebne firmom, korporacjom na to, żeby wprowadzić wszystkie te zmiany? Od ponad roku dyskutujemy nad poprawą bezpieczeństwa w taksówkach. Nie ma miesiąca, żebyśmy nie dowiadywali się o kobiecie poszkodowanej, zgwałconej przez kierowcę taksówki. Czy uważacie państwo, że jesteśmy w stanie pozwolić sobie na rok czekania na to, żeby te firmy wprowadzały tego typu rozwiązania? Uważamy, że nie, że trzeba to wprowadzić natychmiast, że nie jesteśmy w stanie pozwolić sobie na to, żebyśmy przez kolejnych 12 miesięcy dowiadywali się np. o kolejnych 35 przypadkach przemocy seksualnej, które zostały zgłoszone.

Chciałabym również zwrócić państwa uwagę na to, że ponad 90% kobiet nie zgłasza przypadków przemocy seksualnej, ponieważ uważają, że postępowanie nie będzie przeprowadzone skutecznie, że będą stygmatyzowane, że spotkają się z hejtem. Ofiary boją się tego, że osoby, które dokonały przestępstwa, nie poniosą kary, więc po prostu tego nie zgłaszają. Dzisiaj tak naprawdę nie wiemy, jak ogromna jest skala tych przestępstw. Mówimy tylko o oficjalnych danych, którymi dysponujemy. Uważam, że nie jesteśmy w stanie pozwolić sobie na to, żeby kolejnych 12 miesięcy czekać na to, żeby firmy, które już dzisiaj deklarują gotowość do zmian i które w części już wprowadzają te zmiany, miały aż tyle czasu, który dają na to ustawodawcy.

Moja ostatnia prośba jest o to, żebyśmy zdecydowali się na to, żeby jak najszybciej wprowadzać te zmiany, ponieważ naszą największą bolączką jest to, że zmiany prawne nie nadążają za – nazwijmy to kolokwialnie – nowinkami technologicznymi. Za rok może okazać się, że mamy już zupełnie inne bolączki i będziemy spotykać się tutaj z państwem i rozmawiać o jeszcze innych potrzebach, które musimy rozwiązać, i okaże

się, że będziemy rozmawiać o zaprzeszłych problemach, które już dawno powinny być rozwiązane. Firmy są gotowe na to, żeby je wprowadzać, a prawo będzie nam kulało ze względu na to, że na własną odpowiedzialność pozwoliliśmy sobie na to, żeby te rozwiązania nie były wprowadzane.

Rozumiem, że centralny rejestr wymaga czasu i wprowadzenia. Tutaj jestem w stanie pochylać się nad tym, żeby dać na to więcej czasu, ale wydaje mi się, że we wszystkich innych przypadkach dotyczących weryfikowania tożsamości kierowców powinniśmy to jak najbardziej skrócić i podchodzić do tego jak najbardziej rygorystycznie, ponieważ we wszystkich aspektach, kiedy omawialiśmy ten temat, wydawało nam się to elementem najbardziej niezbędnym do wprowadzenia. Wszyscy to wiedzieliśmy. W każdym raporcie Policji, który otrzymywaliśmy, było podkreślane, że poczucie bezkarności i anonimowości kierowców prowadzi do zwiększania liczny przestępstw seksualnych w taksówkach.

Apeluję więc do państwa o to, żebyśmy pochylili się nad tym i żeby zdobyć tutaj większość do tego, żeby jednak skrócić vacatio legis. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan minister? Proszę bardzo, panie ministrze.

Minister cyfryzacji Janusz Cieszyński:

Szanowny panie przewodniczący, rozmawiałem z panią poseł jeszcze przed startem posiedzenia Komisji. Chciałbym wskazać, że zgodnie z art. 14 ustawa wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2 pkt 1–6 i 8 – 12, czyli tych, które dotyczą właśnie przewozów na aplikacje, które wchodzą w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia. Faktycznie w art. 13 jest odniesienie dotyczące aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 31 ustawy zmienianej w art. 5, natomiast to, szanowni państwo, dotyczy opłat ewidencyjnych i nie ma związku z przepisami dotyczącymi przewozów na aplikacje.

Przyznam szczerze, że jak rozmawialiśmy przed posiedzeniem Komisji, byłem jeszcze przed spojrzeniem na ten szczegół, więc mogłem panią poseł trochę wprowadzić w błąd, natomiast generalne podsumowanie jest takie, że będą to trzy miesiące od dnia ogłoszenia, czyli, jak rozumiem, postulat, który zgłaszała pani poseł, de facto będzie wtedy zrealizowany.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Dziękuję za głosy pani poseł i pana ministra. Jak podzielam empatyczne wystąpienie pani poseł, tak odnośnie do jednej rzeczy uważam, że Komisja musi być uczciwa. Prawda jest taka, że na ręce rządu należą się podziękowania za to, że ten projekt się pojawia, natomiast wydaje mi się, że wrzucenie do jednego worka osób, które dotychczas wykonywały zawód taksówkarza, i do tego, co zaczęło się dziać, jak pojawiły się firmy aplikacyjne, jest jednak niedobrym uogólnieniem. Tylko na to chciałbym zwrócić uwagę.

Panie ministrze, jest jedna rzecz. Prawda jest taka, że to, że zaczęło dziać się to, o czym mówiła moja przedmówczyni, najprawdopodobniej w dużej mierze wynikało z dwóch przyczyn: po pierwsze z poczucia anonimowości, które było powodowane tym, że gros czynności w zatrudnianiu tych kierowców, szczególnie kierowców spoza Polski, odbywało się przez internet i możliwości weryfikacyjne… Oczywiście biorę pod uwagę to, że był COVID itd., itd., ale powiedzmy sobie szczerze, że w tej chwili może to być tylko i wyłącznie pretekst. To firma, która daje szyld, logo, która organizuje ten przewóz – to jest specyficzny rodzaj przewozu, ale jest to również rodzaj transportu, z którego każdy może skorzystać – powinna zapewniać i dbać o bezpieczeństwo w każdym wymiarze, począwszy od tego, jakim pojazdem pasażer jest przewożony, a skończywszy na tym, czy osoba, która wiezie pasażera, może ten zawód wykonywać, czy ma odpowiednie kwalifikacje, czy nie popełniła różnego rodzaju przestępstw.

Dlatego chciałem dopytać. Jak wiadomo, diabeł tkwi w szczegółach. Będę używał sformułowania „pojazdy aplikacyjne”, żeby dokonać pewnego rozróżnienia. Mówi się o tym, że kierowcy, którzy świadczą te usługi, bezpośrednio zawierają umowy z tym

podmiotem, który daje szyld i logo, który wyposaża w aplikację i organizuje przewozy, ale też niejednokrotnie, panie ministrze, jest sytuacja tego typu, że jest pewien rodzaj pośrednika, tzn. małe działalności gospodarcze… Powiedzmy, że jestem właścicielem podmiotu gospodarczego X i mam jakiś rodzaj umowy. Pytam o to dlatego, że nie chciałbym, żebyśmy na tym etapie stworzyli jakąś furtkę. Panie ministrze, moje pytanie dotyczy tego, czy jeżeli jestem przedsiębiorcą X i podpisałbym umowę z firmą aplikacyjną, ale znalazłbym jakąś formułę umowy zlecenia, dzieła… Jak wiadomo, jestem bardzo dumny z tego, że jestem Polakiem, ale po okresie zaborów mamy tendencję do tego, żeby czasami chodzić na skróty, że ujmę to dyplomatycznie.

Krótko mówiąc, czy przy zapisie, który mamy w tej chwili, zabezpieczamy interes pasażera tak, żeby bez względu na to… Jeżeli będzie to przedsiębiorca, który będzie pośrednikiem między aplikacją a fizycznym kierowcą, który będzie wykonywał usługę, czy zabezpieczamy to w ten sposób, że wszelkie wymogi, które tutaj wpisujemy, a chciałbym podkreślić, że w mojej ocenie wymogi są niezwykle ostre i takie być powinny, czyli: nie możesz mieć na koncie przestępstw, nie możesz być skazany za przestępstwa dotyczące wolności seksualnej i obyczajowości, nie możesz naruszyć przepisów dotyczących przeciwdziałania narkomanii czy wykonywania zawodu kierowcy… Wydaje się więc, że powinniśmy zlikwidować główne przyczyny, które potencjalnie mogły powodować wzrost przestępstw w firmach aplikacyjnych.

Jest jedna rzecz, jeżeli jesteśmy na tym etapie. Wiem, że są poprawki i że pan minister Polaczek będzie je składał. Czy mamy na tyle twardo napisane, że w sytuacjach, w których wariantów nawiązania współpracy z firmą aplikacyjną przez kierowcę może być kilka, mielibyśmy zabezpieczony każdy wariant bez względu na to, czy kierowca będzie bezpośrednio czy pośrednio podlegał tym samym wymogom? Wydaje się, że to będzie słuszne.

Jeszcze raz dziękuję za to, że te przepisy pojawiają się stosunkowo szybko. Prawda jest taka, że niestety chyba jest to kolejny przykład tego, że życie znacząco wyprzedza to, co potencjalnie negatywnego może się stać, więc tym bardziej cieszę się, że te przepisy się pojawiają. Panie ministrze, skoro już je robimy, zróbmy je tak, żeby były one na tyle twarde, żeby nie było żadnych furtek, tym bardziej że jest to niezwykle wrażliwa… Mam dość mocno rozwiniętą empatię. Wszelkie przestępstwa, szczególnie wobec kobiet, państwo musi bardzo ostro wypalać ogniem, więc nie możemy zostawiać żadnych furtek. Prosiłbym, żeby moje pytanie potraktować w takich kategoriach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Widzę jeszcze dwa zgłoszenia… Jest ich więcej. Proszę, pan. Proszę również o zwięzłość wypowiedzi, bo o godz. 15:00 mamy kolejne posiedzenie Komisji, a chciałbym tę ustawę przeprocedować.

Członek zarządu Samorządnego Związku Zawodowego Taksówkarzy RP Mariusz Zieliński:

Mariusz Zieliński, Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy RP. Szanowni państwo, wszystkie działania, które tutaj państwo zaproponowaliście, jak zdjęcie, sprawdzania, to działania pozorne, zrobione pod aplikacje. Jako czynnie działający taksówkarz powiem może, jak to wygląda. Jest stacja benzynowa w Łodzi, gdzie zjeżdża się np. 20 uberowców. Śpią po dwóch w samochodzie, wymieniają się. Co samochód podjeżdża, to budzą: „Proszę, kolega wsiada”. Będzie to wyglądało tak, że ten, na którego jest wypis z licencji, potwierdzi swoje zdjęcie, ale za chwilę wymienią się jako taksówkarze, jako kierowcy z aplikacji i będzie już jeździła inna osoba. Tak samo jest z działaniem, gdzie zdjęcie będzie udostępniane klientowi, gdzie będzie można zweryfikować, czy to jest ten kierowca, który posiada wypis z licencji i wszystkie badania.

Proszę sobie wyobrazić młodą, 20-letnią dziewczynę, która o godz. 3:00 wychodzi z klubu po paru drinkach i powie jakiemuś napakowanemu kolesiowi: „Proszę wysiąść z samochodu i pokazać twarz”. Wyobrażacie to sobie państwo? Ja sobie tego nie wyobrażam. Jeszcze nie zdarzyło się, żeby ktoś wychodzący z klubu chciał mnie w jakikolwiek sposób zweryfikować.

Są to więc działania pozorne. Trzeba zastanowić się nad tym, jak stworzyć prawo, żeby naprawdę było ono przestrzegane i żeby zapewniało kobietom, bo tu głównie o kobiety chodzi, bezpieczeństwo w przewozie taksówek. Jeszcze sześć lat temu nikt nie słyszał o jakichś gwałtach. To były promile. Od momentu wejścia Ubera liczba gwałtów wzrosła o 600%. To jest coś nieprawdopodobnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Muszę wyrazić wdzięczność dla rządu, że przygotował ten projekt ustawy. Nie jest on idealny, nie jest on może doskonały, ale zmierza w absolutnie dobrym kierunku. Obszar, który kiedyś był kompletnie nieuregulowany, dzisiaj zaczyna być uregulowany. Po to jesteśmy więc dzisiaj na tej sali, może nawet za późno, żeby doprowadzić do rozwiązania tego zasadniczego problemu, jakim jest bezpieczeństwo kobiet w przewozach na aplikacje, i tak doprecyzować przepisy, abyśmy wszyscy wychodząc z tej sali, mieli poczucie, że zrobiliśmy kawał dobrej roboty.

Pani poseł Gajewska chciała dodać jeszcze dwa słowa, tak?

Poseł Aleksandra Gajewska (KO) – spoza składu Komisji:

Tak. Jeżeli chodzi o weryfikację w czasie rzeczywistym, to, co znajduje się w tym projekcie, jest odpowiedzią na nasze wnioski. Nie jest tak, jak pan mówi, że można zjechać i kogoś obudzić, ponieważ kierowca ma minutę na wykonanie takiego zdjęcia i weryfikację. Jeżeli byłby to czas godziny, dwóch, to byłoby tak, jak pan mówi, że ktoś może zjechać, obudzić kolegę i dokonać weryfikacji. Jeżeli jest to czas 60 sekund, to w znaczący sposób ogranicza to możliwość tego, o czym mówimy, czyli podstawiania, wymieniania się kierowców z wykorzystaniem kilkucyfrowego kodu, żeby kierowcy mogli zamieniać się i korzystać ze swoich aplikacji. Rzeczywiście spotyka się to z tym, o co wnioskowaliśmy u ustawodawców.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę, panie pośle.

Poseł Wiesław Buż (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Poseł Wiesław Buż. Co prawda nie jestem z tej Komisji, ale chciałem zgłosić kilka uwag ogólnie do tego projektu oraz związanych z tym własnych spostrzeżeń. Muszę poinformować, że jako korporacja w Rzeszowie mam przyjemność prowadzić firmę przewozu osób pod nazwą Radio Taxi 19191. To nie jest reklama.

Mam pytanie. Czy rząd i Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów angażują się w zwalczanie nieuzasadnionej i nieuczciwej konkurencji przy wykonywaniu działalności przewozu osób za pośrednictwem internetowych aplikacji elektronicznych? Tak się składa, że firmy Bolt i Uber stosują ceny dumpingowe i permanentnie udzielają klientom ciągłych rabatów bądź upustów. Podejrzewam, że pod płaszczykiem wprowadzania tzw. nowych technologii stosują nieuzasadnione dopłaty dla przewoźników wykonujących przewóz osób przy wykorzystaniu mobilnej aplikacji do zamawiania usług przewozu osób. Stosują często niejasne i mało transparentne umowy z tzw. przewoźnikami pośrednikami i prowadzą rozliczenie za np. tzw. wynajem samochodów, a nie za przekazywane zlecenia do przewozu osób. Często nie rejestrują faktycznie wykonanej pracy i rzeczywistego czasu pracy oraz gotowości do przyjmowania i wykonywania zleceń.

Mamy zgłoszenia, że przewozu osób podejmują się pracownicy różnych profesji, którzy chcą dorobić po pracy lub w weekend, podejmując się dodatkowej czynności zarobkowej. Nie byłoby w tym nic szczególnego, gdyby nie to, że przy przewozie osób należałoby wymagać szczególnego bezpieczeństwa i przede wszystkim przestrzegania godzin pracy, bo w innych przypadkach godziny są bardzo precyzyjnie uwarunkowane, szczególnie dla kierowców.

Ten zakres pośrednictwa wykonywania usług i przewozu osób powinien zostać poddany szczególnej analizie i kontroli, jako że moim zdaniem prowadzi on do szczegółowego promowania i torowania drogi formalno-prawnej…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie pośle. Mam jedno zdanie.

Poseł Wiesław Buż (Lewica) – spoza składu Komisji:

Już przechodzę do meritum sprawy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Chciałbym, żebyśmy wszyscy jednoznacznie zdali sobie sprawę z jednej kwestii. Mianowicie nie jesteśmy tutaj dzisiaj po to, żeby rozwiązywać problemy biznesowe w relacji taksówek klasycznych, że tak to określę, i tych na aplikacje. Jesteśmy tu po to…

Poseł Wiesław Buż (Lewica) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, cały czas zwracam uwagę na powiązane fakty, które występują w tej ustawie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli mogę, jesteśmy tu po to, żeby zabezpieczyć kobiety i zapewnić im bezpieczeństwo w przejazdach. Dzisiaj z tą ustawą nie jesteśmy tu po to, żeby rozwiązywać problemy rynku. To są zupełnie inne problemy, na zupełnie inny moment.

Poseł Wiesław Buż (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dobrze, ale, panie przewodniczący, w tej ustawie jednoznacznie przerzuca się odpowiedzialność prawną całkowicie na przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przewozowe osób, często na wniosek jeszcze innego przedsiębiorcy. Wprowadzając tę regulację Prawa o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, procedujemy nad zmianami, które skutecznie wpłyną na to, że z rynku krajowego niebawem zniknie lokalny przewoźnik osób w systemie taxi, a krajowy rynek w całości zawłaszczy zagraniczny podmiot. Wówczas pojawią się ceny, które z obecnymi nie będą miały nic wspólnego.

Dlatego uważam, że do tej ustawy i tej nowelizacji należy wprowadzić obowiązkowy rejestr przedsiębiorców pośredników ze stałymi adresami siedzib firm i bezwzględną dostępność osób chcących rozpocząć współpracę. Uważam, że to nie może być aplikacja online, tylko przedsiębiorca musi twarzą w twarz porozmawiać z potencjalnym kandydatem do wykonywania przewozu osób, aby, panie przewodniczący, uniknąć m.in. zapisów, które są w ustawie weryfikacyjnej.

Poza tym uważam, że należy dokonać kontroli zasadności stosowanych wysokości opłat. Proszę zwrócić uwagę, że ustawa wprowadza wysokie opłaty. Uważam, że w przypadku, gdy będzie to polski pośrednik przewoźnik, przy karze 500 tys. zł czy 1 mln zł nie jest w stanie funkcjonować na rynku. To jest wyeliminowanie z rynku kolejnego pośrednika, nie tak bogatego jak Bolt czy Uber. To jest kolejny zapis, który zdąża między innymi do tego.

Ponadto proszę zwrócić uwagę, że uważam, że przedsiębiorca pośrednik zdecydowanie powinien prowadzić całkowite rozliczenie z wykonywanej usługi, a nie powinno być tak, że należność za usługę idzie na rachunek Bolta czy przez niego umocowanego przewoźnika.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, przepraszam. Co to ma wspólnego z bezpieczeństwem kobiet? To jest rozwiązywanie problemów biznesowych.

Poseł Wiesław Buż (Lewica) – spoza składu Komisji:

Ma to związek z karami. Panie przewodniczący, w ustawie ma pan zapisy dotyczące kwestii, o której mówię. Skupił się pan tylko na bezpieczeństwie, ale to też jest przedmiotem niniejszej nowelizacji. Uważam, że to powinno zostać zdecydowanie uregulowane.

Mam pytanie do pana ministra. Ile polskich firm z PKD przewozu osób taxi i krajowej korporacji zaprzestało bądź zlikwidowało działalność gospodarczą polegającą na przekazywaniu zleceń drogą radiową bądź aplikacyjną od czasu wejścia na polski rynek aplikacji Bolta i Ubera? Czy zagraniczne prawo jazdy nie powinno być wymieniane na dokument obowiązujący w Polsce? Kto to powinien robić? Uważam, że pośrednik przedsiębiorca również z tym tematem sobie nie poradzi. To też jest zapisane, panie przewodniczący, w procedowanej ustawie. Co z badaniami lekarskimi i psychotestami? Kto ma to wykonać i w jaki sposób ma sobie z tym poradzić pośrednik przedsiębiorca,

który nie ma do tego umocowania, jak jest w kontakcie z kierowcą zagranicznym czy kandydatem, który nie mówi ani w języku polskim, ani w języku angielskim?

Druga sprawa. Czy jest uregulowana kwestia podatku VAT od wykonywania zleceń przewozowych i od pośrednictwa w przekazywaniu zleceń? Często jest tak, że w jednym przypadku przy przewozie osób VAT jest 8-procentowy, a przy przekazie zleceń 23-procentowy. Na ile z tego tematu rozlicza się przy użyciu aplikacji Bolt i Uber? Uważam, że w tym przypadku torujemy prace dla zagranicznego przedsiębiorcy, który tak naprawdę nie uczestniczy w rynku, całą odpowiedzialność przerzucił na pośredników przedsiębiorców, a umywa ręce i bogaci się kosztem naszych przewoźników. Nie ponosi również odpowiedzialności za bezpieczeństwo, o którym dzisiaj mówimy. Trzeba to dzisiaj uregulować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Wolnościowcy):

Z dużym entuzjazmem przyjąłem pierwszą część tej ustawy. Chciałbym mieć okazję, tak rzadką w tej kadencji, żeby pochwalić jakiś projekt, żeby zagłosować za czymś, nie składając większych zastrzeżeń, ale niestety druga część tej ustawy, mówię o pierwszej części, która znosi te nieszczęsne opłaty, upraszcza życie ludzi. Brawo, świetny pomysł, ale na siłę doklejono do tego zupełnie niezwiązaną z tym tematem drugą, populistyczną część, która stanowi kolejny element mediokracji: jeżeli o czymś dużo mówi się w mediach, to politycy natychmiast muszą napisać jakąś ustawę w formie populizmu penalnego. Jest to typowy, podręcznikowy przykład. To, co państwo tutaj robicie, powinno się to zamieścić w podręcznikach jako przykład populizmu penalnego. Jakiś chwilowy wzrost pewnego rodzaju przestępstw natychmiast powoduje reakcję w postaci zmiany polityki państwa, wdrażania nowych rozwiązań, zamiast poczekać, aż sprawy uregulują się swoim naturalnym trybem.

Oczywiście świat nie jest idealny i nigdy nie będzie idealny. Zawsze będą popełniane przestępstwa, może poza światem, w którym Wielki Brat będzie miał nad nami kontrolę, od kołyski po grób wszyscy będziemy chodzili z kamerami na głowach. Wtedy może przestępstwa zanikną, ale z innych powodów, których nie będę państwu tłumaczył. Nie chcielibyśmy żyć w takim świecie.

Konflikt między wolnością a bezpieczeństwem jest nie do usunięcia w skali państwa, natomiast jest do usunięcia na wolnym rynku. Mogą istnieć przewoźnicy, którzy oferują wyższy standard bezpieczeństwa zwykle kosztem większych kosztów, i mogą istnieć przewoźnicy, którzy oferują mniejszy poziom bezpieczeństwa dla tych, którzy akceptują takie ryzyko, ale dzięki temu mają tańsze przejazdy. Mechanizm rynkowy powinien decydować o tym, czy klienci chcą, czy nie chcą.

Na przykład Uber dwa lata temu wdrożył taki obowiązek, że przed wejściem do taksówki trzeba było robić sobie zdjęcie w maseczkach. W obliczu tej absurdalnej dla mnie ingerencji w moją wolność wziąłem i odinstalowałem sobie tę aplikację. Już więcej jej nie zainstalowałem i więcej Ubera nie zainstaluję po wygłupie, który wtedy zrobił. Polecam to samo. Mogę pokazać pani Gajewskiej sztuczkę, jak to się robi. W telefonie jest taki przycisk. Można odinstalować aplikację, która pani zdaniem i być może zdaniem innych kobiet, być może zresztą słusznie, nie zapewnia wystarczającego dla was poziomu bezpieczeństwa. Jeśli tak zrobicie, firmy te będą musiały dostosować swoją politykę do wymogów klientów albo będą polegały na tym, że będą nimi jeździli tylko silni faceci, którzy nie będą się bali.

Być może taka nisza istnieje i jako klient też chciałbym mieć prawo skorzystać z nielicencjonowanego, niebadanego kierowcy, takiego, jaki mi się tylko podoba. Jeśli chcę umówić się z kimś, żeby ktoś mnie przewiózł swoim samochodem, to jest to sprawa między nim a mną. Nie życzę sobie, żeby pod wpływem populizmu penalnego, pod wpływem czyichś nieszczęść było to wykorzystywane do tego, żeby ograniczyć moją wolność. Jeśli ktoś nie chce z tego skorzystać, niech nie korzysta. I tyle.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Zawsze może pan jechać autostopem.

Poseł Dobromir Sośnierz (Wolnościowcy):

Tak, mogę jechać autostopem i zwracam uwagę, że sprowadza się to dokładnie do tego: do BlaBlaCara czy innych takich rzeczy. Jeśli to uregulujemy, to za chwilę będzie kolejny pomysł taksówkarzy czy innych lobbystów, żeby uregulować kolejną dziedzinę. Niech się pan nie śmieje, bo z głupich żartów, które podpowiada się pobożnym i bezbożnym lewicowcom, rodzą się potem projekty ustaw, które naprawdę wchodzą w życie. Z tego wszystkiego, z czego kiedyś się śmialiśmy, teraz są ustawy.

Oczywiście jest to forma lobbingu ze strony taksówek, które znalazły sobie wygodny pretekst. W rzeczywistości skala tego zjawiska jest oczywiście niewielka w skali państwa. Wiadomo, że każdy nieszczęśnik, każda ofiara zabójstwa, gwałtu, pobicia czy czegoś jest godna ubolewania i nie można przechodzić nad tym do porządku dziennego, ale od tego są zwykłe narzędzia polityki karnej państwa. Pod wpływem tego, że gdzieś nagle pojawiło się więcej pobić, gwałtów czy zabójstw, nie można nagle zmieniać reguł dotyczących wszystkich. Moja wolność korzystania z takiego przewozu, jaki mi się podoba, nie może być ograniczana tylko dlatego, że ktoś gdzieś popełnił przestępstwo. W tym momencie to ja jako zupełnie niewinny obywatel jestem ofiarą tego, że ogranicza się moją wolność, że podnosi się koszty działalności gospodarczej, koszty prowadzenia takiej działalności, również dla mnie jako klienta, tylko dlatego, że ktoś gdzieś popełnił przestępstwo. Nie jestem sprawcą tego przestępstwa i nie życzę sobie ponosić tego konsekwencji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Prosiłbym zmierzać do końca.

Poseł Dobromir Sośnierz (Wolnościowcy):

Były tutaj dłuższe przemówienia. Prosiłbym o to, aby pan przewodniczący po raz kolejny nie strofował mnie w tej sprawie, bo zawsze akurat przy moich wystąpieniach…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, naprawdę. Może się panu wydawać, że mówi pan krócej, a naprawdę mówi pan długo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Wolnościowcy):

Mierzyłem to, tak że potem możemy się pokłócić. Dobrze, postaram się krótko. Oczywiście jest to więc forma lobbingu i proszę jej nie ulegać. Z tego powodu jestem zmuszony wnosić o odrzucenie ustawy w całości, bo ta porządna, dobra dla obywateli część zmniejszająca koszty została nierozerwalnie sklejona z częścią, która będzie podnosiła koszty, podrażała i ograniczała swobodę podróżowania. Zwykłe mechanizmy rynkowe wystarczą do tego, żeby zapewnić bezpieczeństwo. Jeśli problem rzeczywiście jest istotny, sytuacja zmusi te firmy i już zmusza do tego, żeby wprowadzać takie rozwiązania, jakie są oczekiwane przez klientów. Nie róbmy tego metodami politycznymi.

Co więcej już w czasie tej dyskusji poseł Buż podał przykład tego, jak nieprzemyślane ingerencje polityków prowadzą do deformacji rynku i do tego, że później zmagamy się z tego konsekwencjami. Zgubna pycha rozumu, jak mówił Hayek, polega na tym, że ludzie próbują regulować rzeczy, których nie rozumieją. Jak państwo wdraża dopłaty za innowacje, to nie myśli, że konsekwencją tego mogą być np. gwałty w taksówkach, bo to, że takie to może mieć później konsekwencje, nie mieści się w głowach, w ograniczonych ludzkich umysłach ustawodawców, a tymczasem może być tak, jak mówi poseł Buż, że dopłaty za innowacje do pozwalających utrzymywać sztucznie niskie ceny to może być prawda. Nie wiem, czy tak jest, ale tak może być.

Jakie jest rozwiązanie? Znieść te cholerne dopłaty, znieść wszelkie formy subsydiowania jakiejkolwiek działalności, znieść wszelkie formy tego, kiedy podatnik dopłaca do czyjejś działalności gospodarczej. To jest słuszne rozwiązanie. Oczyśćmy się z tego. Co jest rozwiązaniem w tym przypadku? W ogóle znieść licencje taksówkarskie. Chcę mieć możliwość jeżdżenia, z kim chcę i na jakich chcę zasadach. To jest jedyne słuszne rozwiązanie. Nie jest nim dokręcanie śruby regulacyjnej w sytuacji, kiedy problem to kilkadziesiąt przypadków rocznie. To jest mikroplaga, która zniknie pod wpływem środków, które już są podejmowane, i pod wpływem polityki karnej państwa, bo państwo powinno być skuteczne i egzekwować kary. Nie może być tak, że ludzie mają poczucie

bezkarności, ale to już jest kwestia tylko i wyłącznie polityki karnej. Proszę więc o odrzucenie tej ustawy w całości.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Gill-Piątek. Naprawdę prosiłbym o zwięzłość, bo o godz. 15:00 mamy kolejne posiedzenie Komisji, a jak się nie wyrobimy, to szczegółowego rozpatrywania będziemy musieli dokonać innego dnia.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Panie przewodniczący, powiem nawet krócej niż pan. Chcę powiedzieć panu posłowi, że w świecie bez reguł, który pan proponuje, panie pośle, nawet pan jako mężczyzna nie może czuć się bezpiecznie. Po to jest legislacja i po to są regulacje. Poza tym ten rynek przez dłuższy czas przez niektóre podmioty próbował wyrobić dobre praktyki i regulować się sam, natomiast ten rynek sam się nie ureguluje. Są takie fragmenty gospodarki, które dobrze regulują się same przez wyrabianie dobrych praktyk, ale, jak widać…

Poseł Dobromir Sośnierz (Wolnościowcy):

To proszę z niego nie korzystać. Proszę odinstalować aplikację.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, proszę nie przerywać.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Jak widać, tutaj potrzebne są mądre regulacje, koniec, kropka.

Poseł Dobromir Sośnierz (Wolnościowcy):

Nie, odinstalowanie aplikacji.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Jeżeli nie wszyscy aktorzy rynku zachowują się podobnie i wychodzą naprzeciw potrzebom klientów lub bezpieczeństwu, co jest, wydaje mi się, karygodne, to po to tutaj jesteśmy, żeby spełniać swoją rolę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, pan koło pani poseł Gill-Piątek.

Prezes zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów Marcin Barankiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Marcin Barankiewicz, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, krótko.

Bardzo chciałbym podziękować panu ministrowi za pierwszą część ustawy i za zniesienie opłaty ewidencyjnej. Stacje kontroli pojazdów naprawdę poczują ulgę, bo 5400 podmiotów wykonuje badania techniczne, zatem nie trzeba będzie co miesiąc robić przelewów na fundusz celowy CEPiK. Nie trzeba też będzie co miesiąc sporządzać i przesyłać do ministerstwa cyfryzacji sprawozdań z pobranych i odprowadzonych opłat ewidencyjnych. Robiliśmy to od kilkunastu lat i rzeczywiście jest to bariera biurokratyczna, tak odbierana przez stacje kontroli pojazdów. Stacje były i są tylko inkasentami, nie otrzymują z tego tytułu żadnego dodatkowego wynagrodzenia, tak że cieszymy się, że pan minister słusznie uznał, że jest to bariera i postanawia tę barierę zlikwidować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Było zgłoszenie. Proszę przedstawić się do protokołu.

P.o. przewodniczący NSZZ Solidarność Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawy Paweł Saturski:

Dziękuję państwu za udzielenie głosu. Nazywam się Paweł Saturski, reprezentuję związek zawodowy Solidarność Taksówkarzy Zawodowych. Drodzy państwo, trzeba zwrócić uwagę na jedną rzecz. Nie było aplikacji, nie było problemu. W naszym, taksówkarzy, odczuciu aplikacje przewozowe to narzędzie do dokonywania zbrodni. Trzeba dokonać takich regulacji prawnych, które albo to narzędzie wyrzucą, albo uregulują jego działanie, żeby było bezpieczne. Najlepiej byłoby je wyrzucić. Wiem, że jest to ciężkie i trudne, dlatego jako związek zawodowy wnosiliśmy postulaty, wnioski do projektu ustawy, które dzisiaj na tej sali nie były jeszcze poruszone.

Pierwszy to posiadanie prawa jazdy przez minimum pięć lat. Nie wiem, czy ktoś z państwa chciałby, żeby wasze dzieci, żony były wożone przez kierowcę, który prawo jazdy posiada od dwóch dni.

Poseł Dobromir Sośnierz (Wolnościowcy):

Tak, ja.

P.o. przewodniczący NSZZ STZ m.st. Warszawy Paweł Saturski:

Widocznie pan poseł jako jedyny. Dziękuję.

Drugi aspekt, który chciałbym poruszyć, to badania psychologiczne obcokrajowców spoza obszaru Unii Europejskiej. Dzisiaj nie ma narzędzi dostosowanych metodycznie, terytorialnie, językowo do przeprowadzenia rzetelnego badania. Tę sprawę też należałoby uregulować i należałoby poruszyć odpowiedzialnego, czyli ministra zdrowia, do napisania nowego rozporządzenia w tej sprawie.

Oczywiście to także centralny rejestr przeprowadzonych badań, coś na poziomie CEPiK-u, żeby kandydat na kierowcę, jeżeli trafi na uczciwego psychologa, który nie wyda takiego orzeczenia, nie miał możliwości pójścia do kolejnego, który wyda mu pozytywne orzeczenie. Dzisiaj na rynku dzieją się takie rzeczy. Wiemy o tym. Ten rejestr jest więc konieczny.

To także wprowadzenie obowiązku języka polskiego u kandydata na kierowcę taksówki. Wielokrotnie to poruszaliśmy. Sytuacja w ruchu drogowym bywa różna. Konwersacja pomiędzy pasażerem a kierowcą taksówki jest niezbędna i konieczna, żeby zapewnić bezpieczeństwo w taksówce nie tylko kobietom, ale każdemu pasażerowi. Myślę, że są to rzeczy, które jeszcze nie były tutaj poruszone, o których wprowadzenie do tej ustawy wnioskowaliśmy jako związek zawodowy.

Króciutko wyrażę jeszcze tylko swoją opinię na temat ogólnopolskiej licencji. Wprowadzenie ogólnopolskiej licencji do krajowego przewozu osób taksówką osobową nie ma nic wspólnego z bezpieczeństwem. Jest wręcz przeciwnie, powoduje to, że bezpieczeństwa dalej konsekwentnie nie będzie, że będzie bałagan. Po raz kolejny umożliwi to temu narzędziu, jakim jest aplikacja, służącemu do popełniania przestępstwa, dokonywanie kolejnych przestępstw. Dziękuję za udzielenie głosu.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Mam jeszcze jedno zgłoszenie. Bardzo proszę.

Przedstawiciel Krajowej Izby Gospodarczej Taksówkarzy Dariusz Góralczyk:

Dzień dobry. Serdecznie witam szanowną Komisję. Dariusz Góralczyk, Krajowa Izba Gospodarcza Taksówkarzy.

Szanowni państwo, pokrótce powiem, jak to wszystko się zaczęło. Przed 2019 r. nie było problemów z gwałtami. Dlaczego? Dlatego że w taksówkach nie jeździli cudzoziemcy. To nie jest żaden antyrasizm czy jakieś inne rzeczy. Po prostu Polacy są nauczeni innej kultury, takiej, że wożą i chronią osoby w taksówkach. Nie wywożą ich po parkingach, po lasach i ich nie gwałcą. To jest zasadniczy problem. Zaczęło się to od lex Uber w 2020 r. Na tę ustawę nie było zgody Krajowej Izby Gospodarczej Taksówkarzy. Minister Adamczyk nie słuchał naszych wytycznych i zrobił to pod lobbing Ubera i Bolta, wtedy Taxify. Tak to wygląda.

Jest tu jeszcze bardzo ważna rzecz, przede wszystkim dla pani poseł Aleksandry Gajewskiej. Proszę określać, kto w tych taksówkach gwałci. Proszę określać nie na zasadzie takiej, że kobiety zostały zgwałcone w taksówkach przez aplikację, tylko takiej, że kobiety zostały zgwałcone w taksówkach przez aplikację przez cudzoziemców, przez obcokrajowców, bo to trzeba wynieść ponad wszystko, a nie za każdym razem zasłaniać się niemówieniem tego, bo antysemityzm, bo zawsze różne inne rzeczy państwo sobie do tego przyklejają.

Teraz jest tworzona, jak my to nazywamy, tzw. lex Uber 2, znowu bez konsultacji społecznych z Krajową Izbą Gospodarczą Taksówkarzy. KIGT to taksówkarze z jednoosobową działalnością gospodarczą, którzy są zrzeszeni w tym ugrupowaniu. Z nami nie prowadzi się żadnych rozmów w tej dziedzinie. Polscy taksówkarze zawsze chronili swoich klientów i nade wszystko kobiety i dzieci. Nie wiem, czy państwo wiedzą, ale

w Krakowie została zgwałcona dziewczynka, zamawiając przez aplikację. Nie będę mówił wieku, bo nie chcę być później obarczany tym, że dojdzie się do tej osoby. Jest to szeroko komentowane w mediach. Pani Aleksandra Gajewska w żaden sposób nie ustosunkowała się na swoim koncie na Facebooku, a wielokrotnie pisze o różnych tragediach tych ludzi.

Szanowni państwo, jest jedna ważna, bardzo istotna sprawa. Dlaczego tak się stało? Dlatego że w 2020 r. obcięto z ustawy egzamin z topografii miast i przepisów miejscowych. Dlaczego to zrobiono? Mówiono, że jest GPS, że to jest niepotrzebne. Nie, proszę państwa, nie dlatego zostało to zrobione. Jest tak dlatego, że wtedy egzamin eliminował wszystkich obcokrajowców, cudzoziemców z przewozu aplikacyjnego, bo kiedyś wszyscy ci ludzie, którzy obecnie funkcjonują jako taksówki i na ul. Kruczkowskiego dobijają się drzwiami i oknami, żeby wziąć sobie wypis, byli nielegalnie. Byli na zewnątrz tego rynku, wozili ludzi nielegalnie. Dokładnie tak było. Egzamin usunięto. Był wykonywany w języku polskim, więc było wiadomo, że nie zdałby go żaden obcokrajowiec, nawet gdyby nauczył się topografii miasta. Myślę, że problemem było właśnie to, że chodziło tylko i wyłącznie o to, żeby dopuścić tych ludzi i całkowicie otworzyć rynek. Całkowicie otworzyliście rynek. Mówiliśmy o tym, że będą takie tragedie. W żaden sposób nie chcieliście nas słuchać.

Jest jeszcze jedna, bardzo ważna rzecz odnośnie do bezpieczeństwa. Proszę państwa, stawki, które występują w taksówkach, są karygodne. Rady miast, m.in. m.st. Warszawy, od 22 lat nie podnosiły stawki za przejazd osób taksówką. Czy to ma się jakoś do bezpieczeństwa? Ma, bo wtedy ludzie nie muszą pracować po 16 godzin, bo nikt już nie kontroluje, ile ludzie jeżdżą, nikt. 16 godzin? Śpią w samochodach, a może pracują i 24 godzin. Tylko że pracowałby 8, 9, 10 godzin i wróciłby do domu, a ludzi, których nie byłoby stać na taksówkę, pojechaliby autobusem, tramwajem albo metrem, bo po to jest komunikacja miejska.

Jako KIGT chciałem wnieść do szanownej Komisji o przywrócenie w tej ustawie przepisu art. 6 ust. 3a. Dotyczył on tego, że nadawał radom miast powyżej 100 tys. mieszkańców podstawę prawną do wprowadzenia wymogu egzaminu z topografii miast i przepisów miejscowych wraz ze szkoleniem. To szkolenie jest bardzo istotne.

Drugi punkt jest taki. Wnosimy o wprowadzenie do art. 11b ust. 3 w brzmieniu: „Rada gminy w pierwszym kwartale każdego roku kalendarzowego ustali waloryzację cen i stawek taryfowych maksymalnych w oparciu o wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za okres roku kalendarzowego ogłaszany przez prezesa Głównego Urzędu Statystycznego”. Taki zapis wytworzy radom miast coroczny obowiązek waloryzowania dla taksówek cen maksymalnych za przejechany 1 km oraz stawki początkowej za tzw. trzaśnięcie drzwiami. Dzisiaj nie ma żadnego obowiązku i rady miasta to odrzucają, w ogóle nie słuchając izby taksówkarzy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Ostatni głos, pani Kucharska-Dziedzic, i przystępujemy do głosowania nad wnioskiem o odrzucenie projektu ustawy, a następnie będziemy szczegółowo rozpatrywać. Proszę bardzo. Też proszę o zwięzłość.

Poseł Anita Kucharska-Dziedzic (Lewica) – spoza składu Komisji:

OK, postaram się być bardzo zwięzła. Bardzo doceniam to, że przedstawiacie państwo nowelizację tej ustawy, ponieważ została ona stworzona w myśl zasady, którą zaprezentował tutaj pan poseł Sośnierz, czyli hulaj dusza, regulacji nie ma. Tak jak okazja czyni złodzieja, tak okazja czyni także gwałciciela. Kiedy nie mamy żadnej weryfikacji tożsamości, a kierowca jest anonimowy, być może jest nielegalny, w związku z tym może zarabiać żałosne pieniądze, mamy do czynienia z sytuacją, w której klientki i klienci rzeczywiście nie będą bezpieczni, bo taka sama argumentacja: „Chcesz jechać taniej, licz się z gwałtem”, może być zastosowana do mężczyzn: „Chcesz jechać taniej, licz się z kradzieżą lub pobiciem”.

Mam dwie kwestie. Jak jako państwo rozwiązaliśmy kwestię molestowania seksualnego, czyniąc odpowiedzialnym za możliwość molestowania czy za okoliczności molestowania pracodawcę, który nie wprowadził żadnych procedur ani szkoleń dla pracowników, tak sytuacja, w której właściciela aplikacji uczynimy odpowiedzialnym za brak weryfikacji i zatrudnianie ludzi nieprzeszkolonych odpowiedzialnych za skutki przemocy seksualnej, być może w tym momencie powinna wystarczyć nam do tego, żeby weryfikacja rzeczywiście była właściwa.

Postulowałabym dwie kwestie, idące dalej niż te przedstawione dotychczas. Po pierwsze jest to znajomość języka polskiego i polskiego prawa. Kiedy weryfikujemy kierowcę chcącego podjąć taką pracę i sprawdzamy, czy ma zaświadczenie o niekaralności, bierzmy także pod uwagę to, że są państwa z różnym systemem prawnym, więc zaświadczenie o niekaralności, o tym, że nie ma na sumieniu i w swoim życiorysie braku przestępstwa przeciwko wolności, integralności seksualnej, niekoniecznie będzie oznaczało, że jest „czystym i niewinnym" także w myśl polskiego prawa. Może więc wprowadźmy do obowiązkowych szkoleń dla kierowców zasady traktowania klientów, bo tu chodzi nie tylko o kwestię ścigania bądź nieścigania przemocy seksualnej, ale także o pewien obyczaj i kulturę, które być może są różne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Na tym zakończyliśmy pierwsze czytanie.

Przystępujemy do głosowania nad wnioskiem pana posła Sośnierza o odrzucenie ustawy w pierwszym czytaniu. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tego wniosku? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję. Poproszę o wyniki.

Głosowało 27 posłów: za był tylko 1, przeciw 26. Wniosek nie uzyskał akceptacji.

Przystępujemy do szczegółowego rozpatrywania projektu ustawy. Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie ma.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 1? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 2? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 3? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 4? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 5? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 6? Nie widzę.

Czy są do zmian nr 7, 8? Nie widzę.

Do zmiany nr 9 w art. 1, tak?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, w zestawieniu poprawek, które mają państwo przed sobą – jest ich kilka – poprawka nr 1 jest związana z propozycją nadania po pkt 8 punktów 8a i 8b w brzmieniu, które jest zawarte w tym druku, z drobną autopoprawką. W poprawce proponuję jeszcze skreślić art. 14, który jest w rzymskiej piątce na końcu. Tutaj będzie końcowa propozycja przyjęcia art. 14, jeśli Wysoka Komisja uwzględni te cztery poprawki.

Powiem kilka zdań uzasadnienia do tej poprawki. Generalnie chodzi tutaj o wprowadzenie modelowo sprawniejszego przekazywania do bazy centralnej ewidencji kierowców danych lokalnej ewidencji i rejestrów osób i podmiotów, które zawsze uczestniczą w procesie nabywania uprawnień, i wprowadzenie takiego jednolitego rozwiązania aplikacji w systemie CEPiK 2.0, który umożliwiałby organom prowadzenie lokalnych ewidencji rejestrów, a jednocześnie zapewniał tym organom dostęp do danych zgromadzonych w centrali. Efektem tego jest przede wszystkim lepszy nadzór nad podmiotami uczestniczącymi w procesie nabywania uprawnień. Po trzecie mamy tutaj wysoką referencyjność danych gromadzonych w CEPiK-u. Po czwarte zmiana ta nie generuje kosztów dla samorządów terytorialnych, a myślę, że to również ma bardzo praktyczne znaczenie dla jednostek samorządowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja akceptuje te poprawki. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy są uwagi do zmiany nr 9? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 1 w art. 2? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 2? Nie widzę.

Są do zmiany nr 3? Nie widzę.

Są do zmiany nr 4? Nie widzę.

Są do zmiany nr 5? Do zmiany nr 5 Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator z Biura Legislacyjnego Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, do zmiany nr 5 w art. 27b w lit. b, gdzie nadawany jest nowy pkt 4, proponujemy, aby w lit. b było: „zdjęcia, o których mowa w art. 27e ust. 5 pkt 1 i ust. 8", dlatego że tylko w pkt 1 mówimy o zdjęciach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, chyba nie ma wątpliwości?

Minister cyfryzacji Janusz Cieszyński:

Tak, przyjmujemy tę uwagę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Na początku nie powiedziałem formułki. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, upoważnimy Biuro Legislacyjne do dokonywania tego typu oczywistych zmian.

Czy są uwagi do zmiany nr 6? Nie widzę.

Do zmiany nr 7? Nie widzę.

Do zmiany nr 8? Nie widzę.

Do zmian nr 9, 10, 11, 12?

Czy są uwagi do art. 3? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 1 w art. 4? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 2? Nie widzę.

Do zmiany nr 3? Nie widzę.

Do zmian nr 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 5? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 2? Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Po przepracowaniu art. 5 proponuję Wysokiej Komisji rozważenie i przyjęcie poprawki oznaczonej jako poprawka nr 2, polegającej na dodaniu art. 5a po art. 5, czyli później będzie prośba o udzielenie głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Czy są uwagi do zmiany nr 2? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 3? Nie widzę.

Proszę, udzielam głosu.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tutaj proponujemy więc dodanie art. 5a w brzmieniu, które macie państwo w druku. Ta poprawka ma ramowe znaczenie w zakresie przeprowadzenia prac modernizacyjnych CEPiK-u, które dają efekt usprawniający obsługę obywateli w procesie nabywania tych uprawnień. Wskutek wprowadzenia tej zmiany konieczna będzie również zmiana odnośnika nr 1 do projektu ustawy w zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która wskazywałaby również na zmianę ustawy w art. 5a. Tym samym proponuję, bo taki wniosek jeszcze nie padł, żeby upoważnić Biuro Legislacyjne do naniesienia wszystkich konsekwencji redakcyjnych związanych ze zmianami wprowadzanymi w trakcie posiedzenia Wysokiej Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja akceptuje poprawkę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Mam pytanie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Kto chce zadać pytanie? Przepraszam, nie widzę. Pan poseł Suchoń?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. To pytanie do pana ministra.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, odnośnie do poprawki?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Odnośnie do poprawki, ponieważ jest bardzo ciekawa.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

OK, dobra.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie ministrze, moje pytanie dotyczy tego, co w związku z przyjęciem tej poprawki i ze zmianą usytuowania profilu na kierowcę będą robić wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Inaczej mówiąc czy przyjęcie tej poprawki spowoduje, że zniknie faktyczny monopol PWPW na dostarczanie rozwiązania w zakresie systemu obsługi wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, czy też zmiana ta w tym zakresie nie będzie miała znaczenia? Innymi słowy czy po przyjęciu tej zmiany wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego będą mogły nabywać oprogramowanie w trybie przetargowym, czy też nadal będą zmuszone do wykorzystywania tego drogiego systemu, który dzisiaj dostarcza PWPW, nie mając oczywiście innego wyjścia? Bardzo proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę, panie ministrze.

Minister cyfryzacji Janusz Cieszyński:

Szanowny panie pośle, jeżeli chodzi o tę zmianę, od strony technicznej polega ona na przepięciu interfejsów, które są dzisiaj wykorzystywane przez WORD-y, na poziom centralny. Te interfejsy nie ulegną zmianie i nie będą wymagały żadnego dostosowania po stronie rozwiązań, które wykorzystują podmioty, tak że tutaj, jeżeli chodzi o relacje pomiędzy WORD-ami a PWPW, poprawka nie zakłada jakichkolwiek zmian w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja…

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest sprzeciw?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jest dopytanie. Pan minister był uprzejmy zacytować uzasadnienie poprawki, ja natomiast pytam o to, co z tą poprawką się wiąże. Uzasadnienie przeczytałem, natomiast, panie ministrze, do tej pory było tak, że WORD-y musiały ponosić wysokie opłaty licencyjne na program, który jako jedyny – powiem, upraszczając – rozmawiał z interfejsami, za pomocą których możliwe było przekazywanie profili kandydatów na kierowcę. Jest teraz pytanie. Czy przepięcie interfejsów na centralną ewidencję będzie oznaczało, że te interfejsy będą publicznie dostępne, a w związku z tym będzie można zaoferować jakiś produkt konkurencyjny? To jest moje pytanie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie ministrze?

Minister cyfryzacji Janusz Cieszyński:

Oczywiście. Tak jak powiedziałem w drugiej części odpowiedzi na pytanie, sytuacja ośrodków w relacji z PWPW na gruncie tej poprawki nie zmienia się. To w ogóle nie jest przedmiotem tej zmiany. Jeżeli chodzi o pytanie, które zadał pan poseł, z jednej strony rozumiem, o co pan pyta, bo tzw. *vendor lock* to zawsze jest sytuacja niekorzystna dla zamawiającego, w tym wypadku dla WORD-u, z drugiej jednak strony patrząc na to, że za pośrednictwem tego systemu ma się dostęp do ewidencji kierowców, czyli jednego z najbardziej wrażliwych zbiorów danych, którymi dysponuje polskie państwo, w mojej ocenie pozostawienie rozwoju całego oprogramowania z tym związanego po stronie PWPW ma na tym poziomie racjonalne uzasadnienie.

Oczywiście rozumiem, że jest to prawo, z którym można dyskutować. Jestem na taką dyskusję otwarty, natomiast poprawka ta nic w tym nie zmienia. Co więcej uważam, że ten stan rzeczy, który mamy teraz, ma swoje uzasadnienie. Pewnie można toczyć na ten temat różne dyskusje, ale w mojej ocenie, jak pan poseł wskazuje, że wiąże się to z kosztami, oczywiście wiąże się to z kosztami. To jest także rozwój systemów informatycznych, a to jest jedna z najdroższych rzeczy, jakie robi się w biznesie i w administracji publicznej. Za to trzeba po prostu zapłacić. WORD-y pobierają opłaty, z których mogą te koszty finansować. Myślę, że to jest wstęp do szerszego tematu dotyczącego sytuacji finansowej WORD-ów, a nie ma to związku z treścią tej poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja akceptuje tę poprawkę. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy są uwagi do art. 6? Nie widzę.

Czy są do art. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13? Do którego artykułu?

Prezes Samorządnego Związku Zawodowego Taksówkarzy RP Tadeusz Stasiów:

Do art. 10.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

A jesteśmy już przy art. 13.

Prezes SZZT RP Tadeusz Stasiów:

Tak, ale rękę podniosłem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, do art. 10.

Prezes SZZT RP Tadeusz Stasiów:

Tadeusz Stasiów, Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy RP. Mamy zastrzeżenia odnośnie do art. 10, który brzmi: „Licencje, o których mowa w art. 5b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2” – w tym artykule jest więc mowa o licencjach na samochód osobowy, na samochód powyżej siedmiu i na taksówkę – „wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność do upływu okresu, na który zostały udzielone, nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2024 r.”. To jest zapis, który kłóci się z pozostałymi zapisami. Ewentualnie chodzi o to, aby odebrać licencję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący. To moja nieuwaga.

Poprawka nr 3, którą mogłem zgłosić wcześniej, odnosiła się do okoliczności przyjęcia zmiany polegającej na tym, że – macie to państwo przed sobą – w art. 4 po pkt 6i dodajemy pkt 6j w brzmieniu, które jest zawarte w treści poprawki, a w konsekwencji również po art. 5a należałoby dodać art. 5b. W tym zestawieniu jest szerokie, kilkustronicowe uzasadnienie do tych poprawek, tak że nie będę tego referował.

Prosiłbym o przyjęcie poprawki, którą przedstawiłem, oznaczonej jako poprawka nr 3. Później, ewentualnie po przyjęciu przez Wysoką Komisję, tak samo w art. 4 po pkt 7 jest propozycja dodania pkt 7a w brzmieniu, które jest zawarte w zestawieniu poprawek jako poprawka nr 4. Raz jeszcze przepraszam, że nie zgłosiłem tego w odpowiednim czasie, ale mam nadzieję, że w toku prac nad tym tekstem Komisja pochyli się nad tym i to uwzględni.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja akceptuje te poprawki, czyli poprawki nr 3 i 4. Sprzeciwu nie słyszę. Do którego artykułu?

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Do art. 10 i następnych. Chodzi o to, że jesteśmy w pierwszym czytaniu. Być może Wysoka Komisja dokona namysłu. Terminy przejściowe, które są w tej ustawie, w mojej

opinii są długie. Chodzi o to, że, po prostu, ustawa powinna działać już, tak że moim zdaniem bez zbędnego vacatio legis powinniśmy skrócić te terminy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Te głosy już padały. Myślę, że jeszcze będziemy rozmawiali z ministrem o ewentualnej możliwości skrócenia vacatio legis, bo też mam poczucie, że to jest ustawa na wczoraj, a nie na za rok. Panie ministrze?

Minister cyfryzacji Janusz Cieszyński:

Szanowni państwo, powiem tak. Z naszego punktu widzenia jest to oczywiście racjonalne.

W pełni zgadzam się z tym, co powiedział pan przewodniczący, że to jest ustawa na wczoraj, natomiast zasadne wydaje się to, żebyśmy nie wylali dziecka z kąpielą. Patrzymy na to przez pryzmat: „Firma? Czemu oni nie dostosowują się od razu?”, ale po drugiej stronie jest też organ, czyli samorząd. Jest tak, że w momencie, w którym ustawa ta została przyjęta przez Radę Ministrów – jak ktoś interesuje się tymi sprawami, to może to potwierdzić – wydziały komunikacji zostały zalane wnioskami ludzi, którzy chcieli zrobić sobie porządek w papierach.

Z naszego punktu widzenia na pewno zasadne jest to, żeby ten termin był jak najkrótszy. Mamy na sali przedstawiciela samorządów, pana ministra Wójcika. Może niech pan minister Wójcik przybliży nam perspektywę samorządu. Z mojego punktu widzenia, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, zawsze powinno być ono priorytetem, ale tak, żebyśmy nie doprowadzili do sytuacji, w której wprowadzimy przepisy, które będą wyzwaniem dla samych samorządów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

OK. Moja propozycja jest taka: dajmy sobie czas na przemyślenie do drugiego czytania. Każdy z nas ma jakieś swoje relacje, kontakty i zweryfikujemy, czy faktycznie dla samorządów byłby to duży problem i stworzylibyśmy fikcję, czy też nie. Może być tak, pani poseł?

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Tak jest.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do art. 11? Nie widzę.

Do art. 12? Nie widzę.

Do art. 13? Do art. 13 pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Po konsultacji z Biurem Legislacyjnym chciałbym dodatkowo, żeby to wybrzmiało. W poprawce nr 4 były zmiany, które przyjęliśmy, czyli dodanie pkt 7a w art. 4 po pkt 7 i później w konsekwencji dodanie w art. 13, który jest teraz rozpatrywany, art. 13a w brzmieniu, które jest zawarte w poprawce nr 4. Polega ono na tym, że minister właściwy ds. informatyzacji ogłasza w dzienniku urzędowym „Monitor Polski” komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiający automatyczny zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, o którym mowa w art. 102 ust. 2b ustawy zmienianej w art. 4, w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 14 dni przed dniem określonym w tym komunikacie. To jest treść dodawanego art. 13a.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do tej poprawki? Nie widzę. Jeśli nie będzie uwag, uznam, iż Komisja akceptuje tę poprawkę.

Czy są uwagi do art. 14? Proszę bardzo, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Też po konsultacji z Biurem Legislacyjnym i stroną rządową proponuję, aby art. 14 nadać brzmienie, które jest na ostatniej stronie zestawienia poprawek. Odczytam art. 14 w porozumieniu i po konsultacji ze stroną rządową i Biurem Legislacyjnym. Miałby następujące brzmienie: „Art. 14. Ustawa wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia, z wyjątkiem: 1) art. 2 pkt 1–6 i 8–12, art. 4 pkt 6j,

art. b oraz art. 9–11, które wchodzą w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia; 2) art. 1 pkt 8a i 8b, art. 2 pkt 7 lit. a, art. 4 pkt 6a–6i oraz pkt 8a–8c, które wchodzą w życie w dniu określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 12a; 3) art. 4 pkt 7a, który wchodzi w życie w dniu określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 13a".

To brzmienie jest związane z przyjęciem wcześniej, w trakcie pracy na dzisiejszym posiedzeniu czterech poprawek, które zostały przeze mnie bardzo syntetycznie zreferowane. W tym zakresie artykuł ten odzwierciedla zakres zmian przyjętych w trakcie dzisiejszego posiedzenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do tej poprawki? Nie widzę. Uznajemy, iż Komisja przyjęła poprawkę.

Rozpatrzyliśmy wszystkie artykuły z projektu ustawy. Przystępujemy do zaopiniowania projektu ustawy. Kto z pań i panów posłów jest za pozytywną opinią dla tej ustawy? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Serdecznie dziękuję. Poproszę o wyniki.

Głosowało 29 posłów: za było 28, przeciw 1, nikt się nie wstrzymał. Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Musimy jeszcze dokonać wyboru pana posła bądź pani poseł sprawozdawcy. Proszę, pani poseł Milczanowska.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Na posła sprawozdawcę proponuję pana posła Jerzego Polaczka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy pan poseł Polaczek wyraża zgodę?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wyrażam zgodę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja akceptuje pana posła Polaczka jako sprawozdawcę Komisji. Sprzeciwu nie słyszę.

Dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.